Die Wettbewerbskommission S.I.A.-BSA

Autor(en): **G.R.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83 (1965)**

Heft 22: **SIA, 69. Generalversammlung Basel, 11./12. Juni 1965**

PDF erstellt am: **02.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-68177

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Aktienkapitals der Rheinischen Pipeline-Transport AG aufzubringen; dabei soll die Mehrheit der Beteiligung sich in öffentlicher Hand befinden.

Nachdem sich die Auffassung weitgehend durchgesetzt hat, dass die Versorgung unseres Landes mit Ölprodukten eine gewisse Gleichgewichtslage im Hinblick auf die verschiedenen Zufuhrwege erfordert, ist die Schaffung einer Produktenpipeline von Basel in den Raum von Zürich unter dem Gesichtspunkt eines zusätzlichen Anreizes für die Rheinschiffahrt bis Basel zu bewerten. Es wäre völlig abwegig, eine solche Leitung in Gegensatz zu stellen mit bestehenden oder geplanten Raffinerien. Es wäre auch wenig sinnvoll, das neuzeitliche Fördermittel der Rohrleitung aus Gründen des Wettbewerbes mit bestehenden Verkehrsträgern für Ölderivate zu bekämpfen, solange nicht aus solchen Erwägungen Rohrleitungen für Rohöl oder für Gasfernversorgung einer Einschränkung unterworfen sind.

Basel hat sich seit der Jahrhundertwende mit Nachdruck für die Wiederaufnahme der Rheinschiffahrt eingesetzt und für den Ausbau der Wasserstrasse und der Hafenanlagen Lasten übernommen, die der Verkehrswirtschaft des ganzen Landes Nutzen gebracht haben. Der Bau einer Produktenpipeline von den Basler Rheinhäfen nach dem Landesinnern stellt die folgerichtige Weiterführung einer Verkehrspolitik dar, die allezeit sachlich und zukunftsfreudig gewesen ist.

Adresse des Verfassers: Dr. *Nicolas Jaquet,* Rittergasse 21, Basel.

Schlusswort

Auf Initiative unserer Kollegen vom Vorstand des Basler Ingenieur- und Architektenvereins hin und mit ihrer Hilfe — für die wir auch hier unsern herzlichen Dank aussprechen möchten — ist es gelungen, den vorliegenden Überblick über die dringlichsten technischen Probleme der Basler Region zu bieten. Drei Aufgabenbereiche sollten gemäss dem Gesamtplan des Heftes auch noch behandelt werden, mussten aber aus verschiedenen Gründen zurückgestellt werden: Schiffahrt, Parkierung und Abfallverwertung. Über das letztgenannte Thema liegt eine sehr interessante Arbeit von Masch.-Ing. *P. Katz* bereits vor; sie wird in einem der nächsten Hefte erscheinen.

Die Wettbewerbskommission S.I.A.-BSA

Der Jahresbericht 1964 des Präsidenten der Wettbewerbskommission, *Rudolf Christ,* dipl. Arch. S.I.A./BSA, orientiert über die zahlreichen Geschäftsvorfälle, die durch die Kommission, vor allem aber durch den Präsidenten persönlich behandelt worden sind. Da mit den einzelnen Gegenständen meist Weiterungen (Korrespondenz, Verhandlungen, Vernehmlassungen usw.) verbunden sind, kann die nachfolgende Zusammenstellung keineswegs die gesamte, mit der Tätigkeit der Wettbewerbskommission einhergehende Arbeit umfassen. 1964 wurden behandelt: Wettbewerbsprogramme für Schulbauten 52, Kirchliche Bauten und Institute 23, Überbauungen (vorwiegend Wohnbauten) 14, Altersunterkünfte 4, Spitäler 3, Friedhofanlagen 3, Verwaltungs- und Bankgebäude 2, Theater 1. Ferner umfasste die Kommissionsarbeit: Auskünfte, Beratungen, Stellungnahmen, Korrekturen 58, Probleme des Wettbewerbwesens (Norm 152) 8, Beschwerden, Berichtigungen 5.

Aus dem Rechenschaftsbericht von Architekt Christ ist zu entnehmen, dass die langen Verhandlungen im Hinblick auf eine Regelung betr. Anwendung der Wettbewerbsbestimmungen für Bauvorhaben des Kantons Zürich mit der Direktion der öffentlichen Bauten vor allem auch dank der Mitwirkung von Herrn Beaud (Generalsekretariat des S.I.A.) eine positive Wendung genommen haben.

Es ist zu hoffen, dass einer nunmehr gültigen Regelung keine neuen Hindernisse erwachsen.

In Anbetracht der heutigen, oft sehr hohen Bausummen (insbesondere bei Beträgen über 20 Mio Franken) sollten in den Bestimmungen von Art. 42 und 49 der Norm 152 gewisse Anpassungen in der Bemessung der Gesamtpreissummen (bzw. Extra-Entschädigung gemäss Art. 42 erfolgen). Die Wettbewerbskommission beabsichtigt, eine degressive Skala für höhere Bausummen in einem Ergänzungsblatt zur Norm 152 festzulegen.

Zu einer weiteren Änderung der Wettbewerbsbestimmungen kann möglicherweise die Nennung nichtständiger Mitarbeiter (Art. 29) führen. Die Frage der Zulässigkeit von nichtständigen Mitarbeitern bietet immer wieder Anlass zu Untersuchungen und Beschwerden.

Eine Fassung der Norm 152 in italienischer Sprache drängt sich auf.

Es ist Sache der Fachpreisrichter, die Wettbewerbsprogramme, insbesondere auch bezüglich der mutmasslichen Bausumme, zuverlässig zu bearbeiten und bei der Beurteilung der Projekte Entscheide zu treffen, die der Realisierung der Bauvorhaben dienen. Im Stadium des Wettbewerbs sind einengende Bestimmungen nach vorgefassten Vorstellungen des Veranstalters oder von Bauordnungen möglichst zu vermeiden, damit durch gute Wettbewerbs-Projekte und eine klare Beurteilung der beste Weg zur Bauausführung gefunden werden kann.

Immer wieder muss darauf hingewiesen werden, dass die Mitglieder unserer Fachverbände ungenügend honorierte «Projektaufträge» nicht annehmen oder beurteilen dürfen.

Den vorstehenden Bemerkungen zum Wettbewerbswesen möchten wir von uns aus noch eine Empfehlung beifügen:

Namentlich bei grösseren Wettbewerben kann es der Fall sein, dass sich ein Interessent zunächst anhand des Programmes informieren möchte, ehe er sich an der Lösung der Aufgabe als Konkurrent schon beteiligt. Hierfür wäre der Bezug aller Unterlagen (Modell!) nicht notwendig, d. h. es könnten diese evtl. nachbezogen werden, wodurch die Kontrolle über die voraussichtliche Teilnehmerschaft gleichwohl gewährleistet wäre. Hingegen liesse die Möglichkeit des blossen Programmbezuges an Umtrieben und Kosten einsparen. Unseres Wissens hat sich eine solche Regelung schon wiederholt bewährt und könnte wohl empfohlen werden. *G. R.*

Buchbesprechungen

Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847 – 1947. Jubiläumswerk des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes (heute Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement) in fünf Bänden. Unter Mitwirkung der schweizerischen Eisenbahnen und in Zusammenarbeit mit zahlreichen Fachleuten herausgegeben vom *Eidg. Amt für Verkehr.* Gesamtredaktion *René Thiessing.* Fünfter Band: 1. Teil: Die Bergbahnen 1871–1962. 2. Teil: Die Nahverkehrsmittel 1862–1962. 585 S. mit 5 farbigen Kunstblättern, 277 einfarbigen Kunstdruckbildern auf 88 Tafeln und 318 Fig. im Text. Frauenfeld 1964, Verlag Huber & Co. Preis Leinen 32 Fr.

Mit grösserem Abstand ist nun auch der fünfte und letzte Band dieses bedeutsamen Jubiläumswerkes erschienen. Er behandelt in einem ersten Teil die Bergbahnen, einschliesslich der Stand- und Luftseilbahnen, und in einem zweiten die Nahverkehrsmittel, hauptsächlich die Trambahnen, Auto- und Trolleybusse. Die Verzögerung hat sich insofern gerechtfertigt, als diese Bahnen erst gegen Ende des letzten Jahrhunderts aufkamen (Betriebseröffnung der Vitznau-Rigi-Bahn am 23. Mai 1871) und erst in neuester Zeit die Luftseilbahnen sowie die Autobus- und Trolleybuslinien weite Verbreitung gefunden haben. Dementsprechend werden die Entwicklungen bis zum Jahre 1962 verfolgt.

Es ist überaus reizvoll, die Frühgeschichte dieser besondern Klasse von Verkehrsmitteln kennenzulernen. Man staunt über den Wagemut und das konstruktive Können der damaligen Pioniere, denen die Schweiz mit ihren vielen schönen Bergen und ihrem ausgeprägten Tourismus und Fremdenverkehr überaus reiche Möglichkeiten der Verwirklichung bot. Es wird denn auch eine grosse Zahl äusserst sinnreicher konstruktiver Lösungen sowohl aus dem Gebiet des Unter- und Oberbaues als namentlich auch aus dem der Lokomotiven und Triebfahrzeuge eingehend und an Hand guter Bilder beschrieben. Besonders hervorgehoben sei der Beitrag von Dr. *G. Borgeaud* über das Rollmaterial mit eingehenden Berechnungen über die im Betrieb auftretenden Kräfte, deren Anwendung an zwei Zahlenbeispielen gezeigt wird; ebenso aber auch die höchst bemerkenswerten Darstellungen der Ingenieure *H. Widmer* und Prof. Dr. *K. Sachs* über Dampf- und Elektrotriebfahrzeuge.

Von völlig anderer Art sind die Stand- und Luftseilbahnen mit ihren Antriebsstationen und Seilanlagen. Auch hier waren interessante technische Probleme zu lösen. Der Leser erfährt ferner, was auf den Gebieten der Gesetzgebung, der Aufsicht und der Sicherheit vorgekehrt werden musste.

Bei den Nahverkehrsmitteln wird nach einer Einführung über Geschichte und Gesetzgebung die Verkehrstechnik eingehend dargestellt. Weitere Kapitel behandeln die Fahrplangestaltung und den Betrieb sowie die finanziellen und betriebswirtschaftlichen Seiten.

Der reich und schön bebilderte Band gibt eine überaus umfassende und ansprechend gestaltete Darstellung der weitschichtigen Gebiete der Bergbahenn und Nahverkehrsmittel in der Schweiz, die auch heute